Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11767**

19. Wahlperiode 19.07.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/10749 –

Baupreissteigerungen im Bereich Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Baupreisindizes des Statistischen Bundesamts weisen seit etwa 2015 jährliche Teuerungsraten aus, die deutlich über dem langjährigen Mittel liegen. Auch der Verkehrswegebau und hier insbesondere der Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen ist von der Preisentwicklung besonders stark betroffen (vgl. Preisindizes für die Bauwirtschaft, Fachserie 17 Reihe 4, Februar 2019, www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Baupreise-Immobilienpreisindex/Publikationen/Downloads-Bau-und-Immobilienpreisindex/bauwirtschaft-preise-2170400193214.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

So haben die Fragestellenden aus Kreisen der Deutschen Bahn AG (DB AG) erfahren, dass sich zwischen 2015 und 2017 der Durchschnittspreis je Quadratmeter Brückenfläche um ca. 53 Prozent erhöht hat. Die durchschnittliche Zahl der Angebote je Ausschreibung von Brückenbauwerken sei bis 2018 zudem auf den kritischen Wert von drei Angeboten abgesunken.

Die seit Jahren angespannte Lage in der Bauwirtschaft führt demnach zu einer massiven Kaufkraftentwertung bei den Investitionen des Bundes in die Eisenbahninfrastruktur, so dass der Bund immer „weniger Bahn“ für sein Geld bekommt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Baukostensteigerungen haben sich bei dem für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) vereinbarten Brückensanierungsprogramm, das insgesamt 875 Bahnbrücken umfasst, zwischen 2015 und 2018 ergeben (vgl. www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv_node.html#doc1527880bodyText2; bitte Baupreissteigerungen für jedes Jahr angeben)?

7. Wie haben sich die Vergabepreise beim LuFV-Brückenprogramm zwischen 2015 und 2018 entwickelt (bitte Ist-Baukosten in Euro/m^2 Brückenfläche für die betreffenden Jahre angeben)?

Die Fragen 1 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB Netz AG, ergibt sich die folgende Kostenentwicklung bezogen auf die Vergabepreise (ohne Nachträge und Planungskosten):

2015	2016	2017	2018
100 %	111,1 %	150 %	207,8 %

2. Welche absolute Kostenmehrung hat sich im Bereich der Bahnbrücken im Zeitraum 2015 bis 2018 ergeben (bitte Differenz aus Planmenge, bewertet mit Zielpreis versus durchschnittlichem Ist-Preis 2015 bis 2018, angeben)?

Nach Angaben der DB Netz AG wurden zu Beginn der LuFV II und dem darin unterstellten Zielpreis von 7 800 Euro/m^2 ca. 215 000 m^2 für den Zeitraum 2015 bis 2018 geplant. Unter Berücksichtigung des derzeitigen durchschnittlichen Preises ergibt sich so eine Kostenmehrung von 1,2 Mrd. Euro.

3. Musste die DB Netz AG auf Grund von Baukostensteigerungen beim Brückenprogramm eine Mengenreduktion vornehmen?

   Wenn ja, um wie viele Brückenbauwerke wurde das Brückenprogramm der LuFV II (ursprünglicher Umfang 875 Brücken) reduziert, und welchen Wert hatten die betreffenden Bauwerke nunmehr?

Die Baukostensteigerungen führen nicht zu einer Mengenreduktion hinsichtlich des Brückenprogramms der DB Netz AG.

4. Welche Baukostensteigerungen hat die DB Netz AG bei anderen typischen Gewerken der LuFV im Zeitraum 2015 bis 2018 festgestellt (bitte für die Gewerke Oberbau, Bahnkörper, Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergänge, Oberleitungsanlagen, Bahnenergieversorgung und Elektrotechnik/50 Hz angeben)?

In den Jahren 2015 und 2016 lagen nach Angaben der DB Netz AG die Baukostensteigerungen im üblichen Rahmen von durchschnittlich etwa 2 Prozent p. a. Für die Jahre 2017 und 2018 hat die DB Netz AG folgenden Zahlen ermittelt:

Gewerk	2017	2018
Oberbau	1,6 %	1,4 %
Leit- und Sicherungstechnik	1,6 %	1,4 %
Bahnübergänge	1,6 %	1,4 %
Oberleitung	12,0 %	8,0 %
Sonstige Anlagen	1,6 %	1,4 %

5. In welchen Gewerken sah sich die DB Netz AG auf Grund von Baukostensteigerungen zwischen 2015 und 2018 gezwungen, die ursprünglich vorgesehene Planmenge der LuFV II zu reduzieren, und wie hoch fiel die Mengenreduktion in den jeweiligen Gewerken aus (bitte Planmenge mit Zielpreis und Ist-Preis gegenüberstellen und die daraus resultierende Mengenreduktion je Gewerk angeben)?

Nach Angaben der DB Netz AG kam es bei dem ursprünglich geplanten Bauvolumen in den Geschäftsjahren 2015 bis 2018 zu Reduzierungen der Planmengen. Neben den Baukostensteigerungen sind Verzögerungen in der Projektrealisierung ursächlich für die Mengenreduktion. Aufgrund unterschiedlicher Ursachen sind die Ermittlung konkreter Zahlen sowie die Gegen-überstellung nicht möglich.

6. Wie wirkten sich die Baupreissteigerungen zwischen 2015 und 2018 auf die Planmenge im Bereich Oberbau aus?

   Wie viele Gleiskilometer konnten gegenüber der Planmenge nicht saniert und wie viele Weicheneinheiten nicht erneuert bzw. ausgetauscht werden?

Nach Angaben der DB Netz AG wurde im Bereich Oberbau in den Geschäftsjahren 2015 bis 2018 insbesondere bei Gleisen und Weichen das Qualitätsniveau durch einen erhöhten Instandhaltungs- und Teilerneuerungsaufwand gewahrt.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

8. Wie hat sich der Durchschnittspreis pro m² Brückenflächen im Zeitraum 2015 bis 2018 entwickelt (bitte für jedes Jahr aufschlüsseln)?

Nach Angaben der DB Netz AG, ergibt sich die folgende Kostenentwicklung bezogen auf alle Projekte im Bereich Brücken und der Gesamtpreis (Baukosten und Planungskosten):

2015	*2016*	*2017*	*2018*
100 %	*111,1 %*	*156,4 %*	*204,3 %*

9. Gibt es Unterschiede bei der Entwicklung der Baupreissteigerungen nach Größe der Brückenbauwerke?

   Wenn ja, welche Unterschiede bei den Baupreissteigerungen waren nach Größe der Brückenbauwerke im genannten Zeitraum feststellbar (bitte Ist-Baukosten in Euro/m² Brückenfläche für die betreffenden Jahre und Brückengrößenklassen angeben)?

Die DB Netz AG hat aufgrund der Vergabeergebnisse für den Zeitraum 2015 bis 2018 unterschiedliche Baupreissteigerungen bei großen (>=140 m²) und kleinen (<139 m²) Brücken festgestellt. So liegt die identifizierte Steigerung zwischen 2015 und 2018 bei großen Brücken bei ca. 70 Prozent, bei kleinen Brücken im gleichen Zeitraum bei 120 Prozent.

10. Rechnet die Bundesregierung bei den LuFV-Maßnahmen mit einer gewissen Entspannung der Baupreisentwicklung im Bereich der Ingenieurbauwerke, nachdem der Nachfragepeak erreicht wurde?

    Wenn ja, in welchem Umfang?

    Wenn nein, warum nicht?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

11. Ist es zutreffend, dass die Anzahl der abgegebenen Angebote bei der Ausschreibung von Bauleistungen im Schienennetz (insbesondere bei Bahnbrücken) – wie es die Fragestellenden aus Kreisen der DB AG erfahren haben – rückläufig ist, und wenn ja, was sind die Gründe dafür, dass sich immer weniger Baufirmen auf die Ausschreibungen der DB Netz AG bewerben?

12. Wie hat sich die durchschnittliche Anzahl der je Ausschreibung abgegebenen Angebote bei Brückenbauwerken seit 2015 entwickelt, und welche Rückschlüsse auf den Wettbewerb bzw. die Wettbewerbsintensität im Baugewerbe ergeben sich daraus?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Anzahl der Angebote bei Ausschreibungen von Bauleistungen:

2016: im Durchschnitt 4 Angebote,

2017: im Durchschnitt 4 Angebote,

2018: im Durchschnitt 3 Angebote.

Anzahl der Angebote bei Ausschreibungen von Eisenbahnbrücken:

2016: im Durchschnitt 4 Angebote,

2017: im Durchschnitt 3 Angebote,

2018: im Durchschnitt 3 Angebote.

13. Liegen der Bundesregierung bzw. der DB AG bereits Informationen über die Baupreisentwicklung im ersten Quartal 2019 vor, und wenn ja, welche Baupreissteigerungen sind in relevanten Gewerken feststellbar?

Nein.

14. Sind die im Rahmen der LuFV II festgestellten Baupreissteigerungen in ihrem Ausmaß grundsätzlich auch bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans Schiene feststellbar?

15. Welche Baukostensteigerungen hat die DB Netz AG bei den bestimmenden Gewerken der Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplan Schiene im Zeitraum 2015 bis 2018 festgestellt (bitte für die Gewerke Oberbau, Bahnkörper, Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergänge, Oberleitungsanlagen, Bahnenergieversorgung und Elektrotechnik/50 Hz angeben)?

21. Mit welchen Baupreissteigerungen im Bereich Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen kalkuliert die Bundesregierung für die Jahre 2019, 2020 und 2021 bei der Bemessung der Haushaltsmittel?

Die Fragen 14, 15 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB Netz AG sind im Bereich von Neu- und Ausbau Baukostensteigerungen erkennbar. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

16. Welche Investitionen sind für die bereits im Bau befindlichen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene vom Bund und der DB Netz AG noch aufzubringen (bitte für jedes Bedarfsplanvorhaben gesondert unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich – also unterjährig – aufgetretenen Baupreissteigerungen angeben)?

Es wird auf die Anlage zum Einzelplan 12 „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ zum Bundeshaushalt 2019 verwiesen.

17. Sind auf Grund der überdurchschnittlichen Baupreissteigerungen bei den im Bau befindlichen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene Anpassungsfinanzierungsvereinbarungen erforderlich geworden?

    Wenn ja, bei welchen Vorhaben hat die Bundesregierung daher Anpassungsfinanzierungsvereinbarungen mit der DB Netz AG abgeschlossen (bitte Datum und Umfang der Finanzierungsvereinbarung benennen)?

Anpassungsvereinbarungen zur Fortschreibung der Kosten der laufenden Vorhaben des Bedarfsplans Schiene werden jährlich für sämtliche in der Realisierung befindliche Maßnahmen geschlossen. Grundlage ist die vom Eisenbahn-Bundesamt geprüfte Kostenfortschreibung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Fortschreibung des Vereinbarungsvolumens resultiert aus einer Vielzahl von Faktoren und Gründen. Die letzte Anpassungsvereinbarung wurde am 20. Dezember 2018 unterzeichnet.

18. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Hauptursachen für die überdurchschnittlichen Baupreissteigerungen im Bereich Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen?

Nach Angaben der DB Netz AG besteht im Baugewerbe eine starke Nachfrage insbesondere für bestimmte Gewerke. Aufgrund der hohen Auslastung der bauausführenden Unternehmen kann die steigende Nachfrage nicht vollständig abgedeckt werden. Die im Vergleich zum Straßen- und Hochbau besonders hohen Anforderungen an Technik, Baudurchführung und Finanzierung bei Bahnprojekten führen zu steigenden Angebotspreisen.

19. Musste die DB Netz AG bei den Vorhaben des Bedarfsplans Schiene bereits gegenüber vorherigen Planungen Mengenreduktionen vornehmen bzw. den Beginn von Neu- und Ausbauvorhaben verschieben?

    Wenn ja, bei welchen Vorhaben ist dies seit 2015 notwendig geworden?

Nein.

20. Mit welchen Baukosten rechnet die Bundesregierung aktuell bei den noch nicht begonnenen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene (bitte aktuelle Baukostenschätzung für jedes noch nicht begonnene Vorhaben des Bedarfsplans Schiene einschließlich des Datums bzw. Jahres der Aktualisierung der jeweiligen projektbezogenen Baukostenschätzung bzw. Baukostenermittlung angeben)?

Für noch nicht begonnene Vorhaben sind die im Rahmen der Bewertungen des Bundesverkehrswegeplans zugrunde gelegten Baukostenschätzungen maßgeblich. Diese können dem Projektinformationssystem PRINS unter www.bvwp-projekte.de entnommen werden.

22. Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung ihre Erkenntnisse über Baupreissteigerungen im Bereich Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen für die Haushaltsaufstellung, die Budgetplanung und die mittelfristige Finanzplanung?

23. Wie stark lässt sich nach Einschätzung der Deutschen Bahn AG der Preisanstieg bei den Bauwerken, die auch von Baufirmen die im Straßenbau tätig sind, dadurch abbremsen, dass der Bund seine Investitionen im Bereich Straßenaus- und Neubau zurückfährt (Hinweis: Die Deutsche Bahn AG hat bei der in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnten Veranstaltung darauf hingewiesen, dass der Preisanstieg auch mit dem hohen Auftragsvolumen im Bereich des Straßenbaus zusammenhängt)?

24. Ist der Bund bereit, seine Investitionen für den Neu- und Ausbau von Straßen herunterzufahren, um den Preisanstieg im Bereich der Bahnprojekte zu dämpfen?

Die Fragen 22 bis 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in den jeweiligen Ausbaugesetzen festgelegten Bedarfe im Bundesfernstraßen- und im Schienenbau sind zur Sicherstellung und Erhaltung einer bedarfsgerechten Infrastruktur notwendig. Daher bedarf es einer dauerhaften Verstetigung der finanziellen Mittelausstattung für alle Infrastrukturbereiche. Daher hält die Bundesregierung an ihrem Investitionshochlauf für die Infrastruktur fest.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333